

# ° CITROËN °



[www.TractionAvant.ch](http://www.TractionAvant.ch)  
CTAC-MITTEILUNGEN

**5/2002**

# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## Organisationsplan 2002, Vorstand und Mitglieder für besondere Funktionen

### Präsident

**Hans-Georg Koch**  
Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
kochhg9@centralnet.ch

### Vizepräsident

**Udo Kenkel**  
Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@inssel.ch

### Kassier

**Udo Kenkel**  
Gerbeweg 12  
3123 Belp  
P 031 819 54 61  
udo.kenkel@inssel.ch

### Aktuar

**André Baumann**  
Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

## Organisationsgruppen

### Ost

**Hans Bollhaider**  
Feldstrasse 6  
8890 Flums  
P 081 733 13 80

### Werner König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
G 01 930 05 54

### Hans Brunner

Oberseestrasse 56  
8640 Rapperswil  
P 055 211 13 08  
G 055 211 17 77  
rep-service@bluewin.ch

### Nord

**Rudolf Jutz**  
Aspacherstrasse 38  
8413 Neftenbach  
P 052 315 27 02  
Fax 052 213 71 74  
jutzosm@bluewin.ch

### Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258  
8353 Elgg  
P 052 364 21 62  
Fax 052 364 21 62  
rbm01@bluemail.ch

### Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1  
8475 Ossingen  
P 052 317 14 68  
Fax 052 317 06 20  
videopeti@freesurf.ch

### West

**Daniel Löhner**  
Klusstrasse 16  
4900 Langenthal  
P 062 922 72 29  
G 031 324 51 46  
daniel.loehner@gs-vts.admin.ch

### Christoph Platzler

Sperstrasse 82  
4057 Basel  
P 061 692 38 09  
cplatzler@balcab.ch

### Hans Ettlin

Grünaustrasse 37  
3084 Wabern  
P 031 961 37 53  
G 031 963 66 66

### Süd

**Koni Fisch**  
Singsenstrasse 42  
5630 Muri  
P 056 664 44 20  
Fax 056 664 24 23  
kfisch@neodress.ch

### Walter Homberger

J.C. Heerstrasse 25  
8635 Oberdürnten  
P 055 241 21 81  
G 01 286 72 50  
mullum@bluewin.ch

### Josef Burri

Postfach 1133  
6021 Emmenbrücke  
P 041 260 12 84

### Redaktion

### André Baumann

Lobärgstrasse 43  
3423 Ersigen  
P 034 445 79 00  
ba.design@smile.ch

### Internet

### Caspar Türlér

Schloss-Strasse 26  
8803 Rüschlikon  
P 01 724 03 03  
G 01 229 22 43  
caspar.tuerler@swx.com

### Mitglieder- verwaltung

### Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6  
8492 Wila  
P 052 385 41 04  
G 052 354 03 21  
ruedi.burri@givaudan.com

### Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11  
8307 Effretikon  
P 052 347 01 71  
G 01 333 28 50  
weber.rudolf@weber-gubser.ch

### Sekretariat

### Patricia Koch

Breiten  
6022 Grosswangen  
P 041 980 37 80  
patricia.koch@centralnet.ch

### Deko

### Guido Soland

Bächtelmatt  
6404 Greppen  
P 041 460 24 86

### Archiv/Bibliothek Technische Auskünfte

### Walter Rey

Schöneckstrasse 367  
8215 Hallau  
P 052 681 41 34  
Fax 052 681 41 29

### Übersetzungen Korrespondenz Ausland

### Yolanda König

Lindenstrasse 5  
8623 Wetzikon  
P 01 930 05 39  
F 01 930 05 39

### Rechnungsrevisoren: Koni Fisch, Flemming Gubler, Walter Homberger

<b>Inhalt</b> .....	1
<b>Treffen und Termine</b> .....	2/3
<b>Einladung Treberwurstessen</b> ..... Daniel Flury	4
<b>Rodage</b> .....	Hans Georg Koch 5-7
<b>Redaktion</b> .....	André Baumann 8
<b>Clubanlässe: im KUHstall</b> .....	André Baumann 9
<b>Inserate</b> .....	10/11
<b>CTAC GV vom 26. Januar 2003: Anmeldung und Traktandenliste</b>	
<b>Technik: Gurteinbau</b> .....	Daniel Eberli 13-15
<b>Technik: LEDs make things better</b> .....	Caspar Türler 16-19
<b>Mitglieder: Manfred Höhener und „Quasimodo“</b> .....	Manfred Höhener 20-24

---

## Reparaturen und Ersatzteile (Clubmitglieder)

Garage und Ersatzteile  
**Frick Traction Avant AG**  
 Glarnerstrasse 24  
 8805 Richterswil  
 Tel/Fax 01 784 58 58

Garage und Teile  
**Christian Heussi**  
 Badstrasse 57  
 8867 Niederurnen  
 Tel/Fax 055 610 35 70  
 Natel 079 236 75 11  
 www.retrogarage.ch

Ersatzteile und Reparaturen  
**Albert Schorta**  
 Spechtweg 5  
 4552 Derendingen  
 Tel. 032 682 32 83  
 Natel 079 250 33 86  
 www.cta-service.ch

Garage und Teile  
**Schelbli Grenzgarage AG**  
 Höhenweg 3  
 8564 Wagerswil  
 Tel 071 657 24 33  
 Fax 071 657 24 62  
 E-Mail ch.schelbli@bluewin.ch

Garage und Ersatzteile  
**Garage Ochsner**  
 Hauptstrasse 82  
 8357 Guntershausen  
 Tel 052 365 22 00  
 Fax 052 366 20 40  
 E-Mail garage.ochsner@datacomm.ch



# TREFFEN UND TERMINE

27. Januar 2003	CTAC GV 2003, Nottwil (Anmeldung im Heft)
22. Februar 2003	Treberwurstessen am Bielersee (Anmeldung und Info im Heft)
26./27. April 2003	CTAC Treffen Region West      Blustfahrt nach Bad Bellingen
22. Juni 2003	CTAC Treffen Region Süd
14. September 2003	CTAC Treffen Region Ost
19. Oktober 2003	CTAC Treffen Region Nord
15. November 2003	CTAC Vorstandssitzung
25. Januar 2004	CTAC Generalversammlung 2004
25. April 2004	CTAC Treffen Region Ost
20. Juni 2004	CTAC Treffen Region Nord
12.-16. August 2004	13. ICCCR in Interlaken (CH)
26. September 2004	Region Süd

## Stammtische

Region West	Landgasthof Schönbühl, Tel. 031 859 69 69 jeden letzten Donnerstag im Monat 30. Januar, 27. Februar, 27. März, 24. April, 29. Mai, 26. Juni, 31. Juli, 28. August, 25. September, 30. Oktober, 27. November
Region Nord	Citroën-Stammtisch der Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19:30 Uhr
Allgemein	Treff für alle Citroën-Freunde Seedamm Rapperswil/SG Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr Gasthof Seefeld, Hurden, Tel. 055 410 34 20

## Weitere Treffen und Daten

29./30. März 2003	OTM Fribourg mit Beteiligung des CTAC
20.-22. Juni 2003	20 Jahre BOCC (Belgische Oude Citroën Club) in Xhoris, in den Belgischen Ardennen ( <a href="http://go.to/bocc">http://go.to/bocc</a> )
28. Juni - 5. Juli 2003	Swiss Mountain Rally 2003 – (Alpenfahrt) Interlaken und Gstaad ( <a href="http://www.alpenfahrt2003.ch/">http://www.alpenfahrt2003.ch/</a> )
12./13. Juli 2003	„TRACTIONNADES“, premier Festival International de la Traction Avant. Traction-Treffen auf einem Rennplatz in der Auvergne (F) weiter Infos auch unter <a href="http://www.traction-avant.com/FITA/">http://www.traction-avant.com/FITA/</a>

---

**Redaktionsschluss für Heft 1/2003: 31. Januar 2003**

---

# OLDTIMER & TEILE

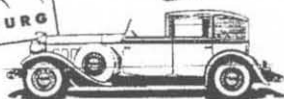
## MARKT

SCHWEIZ

FRIBOURG



mit



**29.+30. MÄRZ 2003**

Sa 9.00 – 18.00 / So 9.00 – 17.00



### 14. CLUB-SHOW

Capri, Citoén: DS/CX, 2CV, Traction Avant,  
Matra, Mercedes-Benz, Military Vehicle,  
Mustang, Oberländer Autofreunde, Riley,  
Tramverein Bern, Volvo, VW  
Verbände: FAM/FSVA/SDHM

Seit  
**28**  
Jahren

Grösste internationale  
Oldtimer-Messe der Schweiz!

OTM, Telefon 032 358 18 10, Fax 032 358 19 10  
[www.oldtimer-tellemarkt.com](http://www.oldtimer-tellemarkt.com), E-Mail: [ctr@bluewin.ch](mailto:ctr@bluewin.ch)

## Einladung zum tractionellen Treberwurstessen, die Schnapsidee vom Bielersee



### TREBERWURST

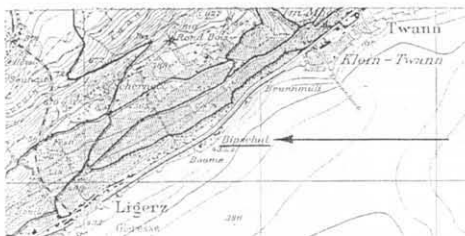
Der über hundertjährige Brauch der Weinbauern, wo die Saucissons durch den Dampf des Marc-Brennens gegart werden.

**22. Februar 2003**

Da die Teilnehmerzahl beschränkt ist, max. 20 Personen, bitten wir euch um eine unverzügliche Anmeldung an:

Daniel und Hedi Flury, Brunnackerstrasse 4, 2563 Ipsach  
Tel. G / P 032 331 66 77 oder E-Mail: gold.flury@freesurf.ch

**Anmeldeschluss: 8. Februar 2003**



Treffpunkt  
19.00 h direkt am See  
im Keller von Herr Schorr,  
Bipschal 7, 2514 Ligerz

Essen pro Pers.: Fr. 22.—

Anmeldung: Ich / wir nehmen am tractionellen Treberwurstessen teil:

Name:

Ich / wir sind \_\_\_\_\_ Personen

Unterschrift: \_\_\_\_\_



Liebe Clubmitglieder

Zum Schluss dieses Jahres kann ich Euch noch von einer motorsportlichen Veranstaltung berichten, die mir nicht nur sehr gut gefallen, sondern die mich auch stark beschäftigt und nicht weniger begeistert hat: das Klausenrennen 2002. Verschiedene unserer Clubmitglieder waren ebenfalls anwesend oder beteiligt und haben mich besucht. Darum denke ich, es könnte auch noch andere interessieren.

Bereits zum dritten Mal wurde vom 19.-22. September das Klausenrennen Memorial von Bernhard Brägger organisiert und durchgeführt. Ebenfalls zum dritten Mal hatte ich Gelegenheit selbst daran beteiligt zu sein. Bei der ersten Austragung 1993 wurde ich von Christian Heussi als Mechaniker seines Retrogarage-Racing-Teams angeheuert und durfte Benzin schleppen, mit meinen geschickten Fingern den Kühlerventilator am siedendheissen Motor montieren und den Werkstatt-VW-Bus mit Vollgas zwischen Linthal und Altdorf hin und her bewegen. Eine eindrückliche Erfahrung im Überkleid und in Hautkontakt mit den Rennwagen. Nicht nur mit dem Traction Cabriolet von Christian. Beim zweiten Mal war ich dann als Arzt auf einem Streckenposten bei der Frutt eingesetzt. Zusammen mit unserem Clubmitglied Jörg Henauer und anderen Kollegen aus „meinem“ Spital und aus der Praxis sorgten wir für das gesundheitliche Wohl der Rennfahrer und Zuschauer, die bereits damals in Mengen herbeiströmten. Allerdings wunderten sich die Samariter auf meinem Sanitätsposten plötzlich, als sie sahen, wie ich neben meinem Arztkoffer meinem Werkzeugkoffer hervornahm und einem am Streckenrand gestrandeten Motorradrennfahrer die aussenliegende Ventilsteuerung wieder einstellte, weil sich das Auslassventil nicht mehr öffnete. Meine Frau Patricia wurde hinter meinem Rücken heimlich befragt, ob ich wirklich Mediziner und nicht doch etwa Mechaniker sei, aber bei uns Knochenschlossern geht das alles etwa in dieselbe Richtung. Bei der diesjährigen Austragung durfte ich schliesslich als Rennarzt die Verantwortung und die Organisation des Sanitätsdienstes für das Klausenrennen Memorial übernehmen, eine fast amerikanische Karriere, die beim Handlanger begann.

Die organisatorischen Arbeiten begannen bereits im Februar mit der Erarbeitung eines Sanitätskonzeptes, mit der Suche von hilfsbereiten Arztkollegen, und den Kontakten mit Organisatoren, Streckenchef und Rennleitung. Das Konzept musste von der nationalen Sportkommission genehmigt werden und schliesslich mussten vor dem Rennen die Sanitätsposten eingerichtet und Samariter organisiert und die Spitäler orientiert und informiert werden. Alle 107 Streckenposten mit Funkgerät mussten sich vor dem Rennen einem Briefing unterziehen, damit sie mögliche Unfälle an die Rennleitung und die Sanität melden konnten. Entlang der 21,7 km langen Strecke lagen 5 Sanitätsposten, jeweils mit Samaritern, einer Ambulanz mit zwei Rettungssanitätern und einem Arzt ausgestattet. Eine sechste Ambulanz war als Reserve im Startraum bereit und zusätzlich hatten wir einen REGA-Helikopter zur Verfügung.

Die verschiedenen Teile der Veranstaltung fanden unter verschiedensten Witterungsbedingungen statt. Am Samstag 14. 9. 2002 konnte die Boxenstoppdemonstration auf

der Bahnhofstrasse in Altdorf bei strahlendem Sonnenschein durchgeführt werden. An einer improvisierten Boxe zeigten verschiedene Teams den Wandel der Radwechsel- und Betankungstechnik seit Beginn des letzten Jahrhunderts bis zur aktuellen Formel 1. Auch an der Wagenabnahme am Donnerstag 19.9.2002 auf dem Zaunplatz in Glarus war das Wetter noch freundlich und die Rennwagen aus sechs Jahrzehnten konnten hautnah bestaunt und fotografiert werden, etwas was sonst in keinem Museum mehr möglich ist. Zudem gab es viele freundliche Besitzer, die einem die Geschichte oder technischen Details der Autos erklärten und einem auch die eine oder andere Besonderheit unter der Motorhaube zeigten. Beim internationalen Teilnehmerfeld waren allerdings Sprachkenntnisse und Fachvokabular unabdingbar. Zusammen mit meinen Kollegen Phil Jungen und Stefan Scheufele, Thilo Schmuck sowie Heinz Jeisy aus Altdorf verteilten wir uns am frühen Freitagnachmittag bei immer noch trockenen Wetterbedingungen zum ersten Trainingslauf auf die Sanitätsposten entlang der Klausenstrecke. Mein Posten am Start bot alles, was mein Herz begehrte. In 20 m Entfernung von der Startlinie sah, hörte, roch und fühlte ich nicht nur den Puls der behandelten Patienten sondern auch denjenigen der über 400 Rennwagen und Rennmotorräder. Für jemanden, der sich an Technik und Oldtimerfahrzeugen begeistern kann, waren diese Momente wirklich paradiesisch.

Bereits in diesem ersten Trainingslauf fiel Christian Heussi mit seinem radikal frisierten und nach allen Regeln der Kunst abgespeckten und erleichterten Traction Cabriolet auf. Mit dem direkten Auspuff ohne Schalldämpfer stand auch die Geräuschkulisse den anderen Sportwagen in nichts nach und die Rennpneus halfen das ihre zur weiteren Verbesserung der Strassenlage. Ein Bericht über dieses aussergewöhnliche Fahrzeug mit Leichtmetallzylinderkopf „à l'époque" kann im Internet unter [http://www.tractionavant.ch/Berichte/Klausenrennen%202002/Klausenrennen\\_2002.htm](http://www.tractionavant.ch/Berichte/Klausenrennen%202002/Klausenrennen_2002.htm) und bei <http://www.retrogarage.ch/v0005.html> gelesen werden. Dieser Bericht wurde bereits in verschiedenen ausländischen Citroën Heften abgedruckt! Der Freitagabend klang mit einem Diner im Zirkuszeit bei Artistik und Swing-Unterhaltung durch die Zirkuskapelle aus, auch das eine gelungene Kombination. Am Samstag wurde am Morgen der zweite Trainingslauf gefahren. Der Zuschaueranmarsch war enorm und die Streckensicherung hatte alle Hände voll zu tun, die Menschenmassen zu bändigen und die Strecke frei zu halten. Während dem ersten



Rennlauf am Nachmittag wurde die Bewölkung dichter und dichter, so dass es schliesslich zu regnen begann. Der Niederschlag entwickelte sich zu einem wahren Dauerregen, der leider das abendliche Rundstreckenrennen in Lintal beinahe ersaufen liess. Den Zuschauern, die trotzdem im Nassen ausharrten wurden alte und neue

Rennwagen präsentiert, bis hin zu Formelfahrzeugen aus der nahen Vergangenheit. Nach einer wohlverdienten Nachtruhe stand am Sonntag dann der zweite Rennlauf





konstruierte Bugatti Typ 53, der bereits 1932 am Klausenrennen teilgenommen hatte. Ein Highlight waren auch die Publikumsbeliebte aus England mit Ihrem Monarch 100 HP von 1913, die auf ihren Speichenrädern mit schmalen Pneu's ausserordentlich gekonnt durch die Kurven slideten und stürmischen Applaus des Publikums erteten. In der Endabrechnung musste sich Christian Heussi nur seinem direkten Konkurrenten, einem BMW 328 geschlagen geben, dieses Fahrzeug hatte doch noch erhebliche Gewichts-vorteile gegenüber dem Traction Cabriolet. Herzliche Gratulation Christian!



te, die es in Zukunft verunmöglichen wird, ähnliche Veranstaltungen durchzuführen.

Das Jahr 2002 hat viele bemerkenswerte und interessante Veranstaltungen im In- und Ausland geboten. Ich habe es genossen und wünsche Euch zum Abschluss fröhliche Weihnachten und ein Glückliches Neues Jahr.

Euer

Hans Georg Koch  
Präsident CTAC

Liebe Clubmitglieder, liebe Leser

Und schon wieder geht ein Jahr dem Ende entgegen. Wenn alles geklappt hat, haltet Ihr das erste vollständig digital erstellte und übermittelten Clubheft in der Hand. Nachdem ich mich bis anhin mit den WINDOWS-Office Programmen herumgeschlagen habe, entstand dieses Heft auf einem professionellen Layoutprogramm (Adobe InDesign 2.0). Insbesondere die Qualität der Digitalen Bilder sollte damit merklich verbessert werden. War es bis Anhin noch nötig, die zugesandten Bilder einzuscannen oder aber die digitalen Daten anzupassen, damit in Word die Qualität einigermaßen beibehalten werden konnte, ist die Arbeit mit dem neuen Programm einiges komfortabler. Da ich erst ein Anfänger bin, wird es sich nicht vermeiden lassen, dass sich der eine oder andere Fehler oder Unschönheiten einschleichen. Ich hoffe, ihr verzeiht mir dies.

Ich möchte mich bei all denen bedanken, die mich nun seit zweieinhalb Jahren regelmässig oder unregelmässig mit Beiträgen beliefern, so dass ich jeweils «nur» noch die entsprechenden Seiten zusammenstellen muss. Anlässlich der letzten Vorstandssitzung wurde diskutiert, wie wir die verschiedenen Ansprüche der Mitglieder, Treffenorganisatoren und des Redaktors unter einen Hut bringen können. Einerseits wollen wir die Einladungen zu den Clubtreffen mit dem Clubheft versenden um Porto zu sparen. Andererseits, kann es vorkommen, dass zur Zeit des Redaktionsschluss die Organisatoren noch nicht alle Informationen etc. zum Treffen zusammengetragen haben. Ich gebe mir Mühe, meinen Arbeit umgehend zu machen, aber der Job als Rdaktor ist nur ein Nebenjob neben Familie, Beruf, Gemeindefarbeit und anderen Hobbys und so kann es schon mal vorkommen, dass ich nicht gerade ein paar freie Abende habe, an welchen ich ungestört am Clubheft arbeiten kann. Die Zusammenstellung des Heftes, Korrekturlesen, das Gut zum Druck sowie der anschliessende Druckprozess benötigen etwa 2 bis 3 Wochen. Ab dem Zeitpunkt, da das Heft in Huttwil auf die Post geht, dauert es wie wir festgestellt haben manchmal 10 Tage bis es bei jedem Clubmitglied im Briefkasten liegt (B-Post !!!). Da die Organisatoren meist darauf angewiesen sind, möglichst früh zu wissen, wieviele Teilnehmer sie erwarten dürfen (Reservationen, Budget, Menübestellungen) wird der Anmeldetermin natürlich einige Zeit vor dem Treffen liegen. Da kann es schon mal vorkommen, dass zwischen dem Eintreffen des Heftes und dem Anmeldeschluss nur ein paar Tage liegen. Ich möchte Euch daher bitten, zukünftig bereits am Anfang des Jahres die Termine der Clubtreffen in Eure Agenda zu übertragen. Bereits jetzt sind die Daten für die **Treffen in den Jahren 2003 und 2004** vorne im Heft aufgeführt. Sich einen Termin vorzumerken und sich vorzunehmen am jeweiligen Treffen teilzunehmen beinhaltet wie wir wissen keinerlei Risiko, denn jedes bisher, von den Regionalvorständen, organisierte Clubtreffen war es Wert, daran teilzunehmen !

Ich wünsche Euch und Euren Familien für die Festtage nur das Beste, Gesundheit und Humor und freue mich schon jetzt auf Eure Beiträge und Anregungen für die kommenden Clubhefte.

André Baumann  
Redaktor

## Chlaushöck der Region West im KUHstall vom 7. Dezember

Tatsächlich. Auf der Einladung stand es schwarz auf weiss: Chlaushöck Region West in Iffwil, Treffpunkt Restaurant Kreuz, im **KUH**stall. Rosmarie und Georg Wausch**KUH**n hatten eingeladen und 24 Tractionisten mit Anhang folgten dem Aufruf zum traditionellen Chlaushöck. Dass die Sache mit dem **KUH**stall nicht ein Schreibfehler war, zeigte sich bei unserer An**KUH**nft: Statt auf direktem Weg ins Restaurant, schlichen wir ums Haus herum und traten über die Stalltüre in den **KUH**stall ein. Dort warteten zwar keine **KÜHE** auf uns, dafür ein fantasievoll eingerichtetes Restaurant. Die beleuchtete Futterkrippe und weitere Relikte aus vergangener Zeit erinnerten noch an die ursprüngliche Funktion des Raumes. Die Wausch**KUH**ns hatten mit einer vorweihnachtlichen Dekoration wie Tannenbaum, Kerzen, Lebkuchen, Nüssli etc. für die richtige Samichlausstimmung gesorgt. Schon bald gings mit den **KUH**linarischen Lekerbissen los: nach Apéro und Salat und einer Dankesrede von **KUH**do Kenkel gings schon bald zur Sache: Spaghetti à Discretion. Klar das diverse Mitglieder gleich mehrmals den Gang zum Futtertrog sprich Buffet fanden. Als dann schliesslich auch noch das Dessert serviert wurde, war auch dem letzten Teilnehmenden klar, dass sich der Ausflug in den **KUH**stall gelohnt hatte.

Herzlichen Dank Rosmarie und Georg für die Organisation, es war einfach «**KUHL**» !

A. Baumann



## "Traction Avant" CITROËN



- Restauration
- Reparaturen
- Beratung
- Wartung

**Grosses Ersatzteillager**

Albi Schorta  
Spechtweg 5  
4552 Derendingen

Telefon: 032/682 32 83  
Natel: 079/250 33 86  
Fax: 032/682 07 26

E-Mail: [schorta-imhof@bluewin.ch](mailto:schorta-imhof@bluewin.ch)  
Homepage: [www.cta-service.ch](http://www.cta-service.ch)



## RETROGARAGE

- Aufbereitung von historischen Rallye-Fahrzeugen
- inkl. Rallye-Instrumenten



**Ihr Spezialist für  
französische Oldtimer!**



- Revisionen und Reparaturen von
  - Motoren
  - Getrieben
  - Kupplungen
  - Elektrik usw.
- Service
- Totalrestauration
- Grosses Ersatzteillager
- Eigene Fabrikation
  - 4-Gang-Getriebe
  - Lamellenkupplungen
  - Differentialverstärkungen

**CHRISTIAN HEUSSI** *Traction Avant*



Badstrasse 57  
8867 Niederurnen  
Telefon und Telefax 055 610 35 70; Natel 079 236 75 11  
[www.retrogarage.ch](http://www.retrogarage.ch)



## Zu verkaufen

Citroën 11BL 1949 Metallic-grau

Sauberes Fahrzeug, gutes Intérieur, läuft gut, fahrbereit:

V.B. 12'000.-

Citroën C4 Torpedo Familiare (7 Plätze) ca. 1930

Unrestaurierter Originalzustand, aus 1. Hand

Selten gesundes Objekt.

Matf, Karrosserie könnte jedoch im Originalzustand belassen werden.

Intérieur und Verdeck zerbröselst, muss ersetzt werden.

V.B. ca. 10'000.-

Bruno Kaufmann

Peugeot- u. Chrysler-Vertretung

Arboner Str. 39

9303 Wittenbach

Tel. +41 (0) 71 298 14 38

Fax. +41 (0) 71 298 53 19

Bonjour, je me présente, je m'appelle Othello, je suis passionné par

Citroën. J'ai réalisé un site que je vous invite à visiter :

[www.citrothrlo.net](http://www.citrothrlo.net)

Je voulais aussi vous informer que je **vends** une TA 11 B de 1955.

ABSOLUMENT SAINES SANS CORROSION. Elle est actuellement démontée mais complète. Il y a aussi avec 1 sellerie neuve (panneau de portes, drap, volant....) ainsi qu'un kit Chemise pistons....(plus de 2'000 CHF de pièces neuves)

J'en demande 3'000 CHF en tout ce qui est très raisonnable vu l'état général de l'auto. Celle-ci est visible en Valais.

Pouvez-vous transmettre cette annonce à tous vos membres si vous n'y voyez pas d'inconvénients ???

Je vous remercie d'avance et dans l'attente de votre réponse, je vous transmets mes salutations les plus vives !!!

[www.citrothrlo.net](http://www.citrothrlo.net)

Citroënement vôtre OTHELLO



# CITROËN

der Qualitätswagen mit den  
hervorragenden Fahreigenschaften



**GEGEN SCHILLINGE — PROMPT LIEFERBARI**

Generalvertretung:

**R. SMOLINER**

Wien, I., Stubenring 4, Tel. R-26-4-72

Sämtliche Autoausrüstung und Ersatzteile

**Spica-Einspritzdüsen**

Splüzenzeugnis

Wien, III., Invalidenstraße 17, Tel. U-18-2-01

Autoreparaturwerk

**SMOLINER & KRATKY**

Wien, III., Erdberger Lände 34, Tel. U-19-5-14/16

## Sicherheit oder es muss nicht gleich der Elchtest sein.

In der Zeit, aus der unsere Autos stammen, galten die Tractions als ausgesprochen sicher. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die 'Crash-Tests über eine Felswand, mit denen 1934 die Öffentlichkeit beeindruckt wurde. Die Flatterlenkung der ersten Jahrgänge war im Falle eines Falles ebenfalls sicherer, als die spätere lange gerade Lenksäule. Zur aktiven Sicherheit trug sicher die moderne Bauart mit selbsttragender Karosserie, die guten Bremsen und die sagenhafte Strassenlage bei. Im Innern war man — verglichen mit heute — noch nicht so weit. Zwar hatten die früheren Modelle Chromstangen an der Sitzlehne, an welcher sich vor allem Kinder hervorragend festhalten konnten. — Heute zeugt der abgesplitterte Chrom an diesen Stangen übrigens nicht von schlechter galvanischer Qualität, sondern es sind Bremsspuren von Milchzähnen... Nun, die Zahnärzte arbeiteten früher noch wesentlich günstiger als heute. Der kostenbewusste Familienvater wird heute danach trachten, solch unerfreuliche Zwischenfälle zu vermeiden. Da unter Umständen der gemässigte Bremsstil nicht ausreicht, um innerhalb des vorhandenen Raumes anzuhalten, gibt es nur zwei Möglichkeiten: Entweder man braucht mehr Energie im Bein, um die kinetische Energie in Wärme umzuwandeln, oder der Spengler braucht mehr Energie, um die Verformung wieder zu beheben. In beiden Fällen kann es vorkommen, dass der Zahnarzt mitprofitiert. Es muss also andere Lösungen geben. Bereits in den 50-er Jahren haben sich kluge Köpfe — vor allem aus Schweden — mit dem Problem befasst. So wurde der Sicherheitsgurt entwickelt, wie er heute jedermann bekannt ist. Unser Tractions besitzen jedoch nicht die TÜV/TCS/SUVA und von-wem-auch-immer geprüften Gurtbefestigungspunkte. Dies ist jedoch noch lange kein Grund, um den Kopf in den Sand, respektive durch die Scheibe zu stecken.

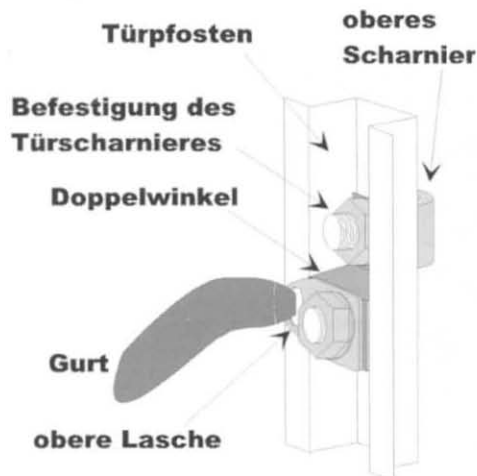
Zu folgenden Lösungen bin ich gekommen:

Als unsere Kinder noch kleiner waren, habe ich ein Paar alte 2-Punkt-Gurte mit Klemmschloss lediglich um die hintere Sitzlehne geschlungen, was beim Légère — infolge der geringeren Breite und der fehlenden Mittelstütze — problemlos funktionierte. Meine Überlegungen gingen dahin, dass die Sitzlehne von oben eingehängt und mit dem Sitz festgehalten wird. Bei einer Notbremsung oder einer leichteren Kollision, wenn die Zugkraft in gerader Linie nach vorne gerichtet ist, ist es kaum möglich, dass die Lehne — und damit die Gurten — aus der Halterung gerissen wird. Bei einem heftigen Aufprall würde damit immerhin viel Energie abgebaut, welche die Kinder dann nicht in Vorwärtsbewegung umsetzen könnten. Nun, für Notbremsungen hat sich das System bewährt, ein Crashtest blieb uns erspart. Für die vorderen Sitze hatte bereits mein Vorgänger unzweifelhaft die Türpfosten durchbohrt und durchgehende Schrauben zur Befestigung von Zweipunkt-Gurten verwendet. Am Boden zwischen, respektive hinter, den Sitzen wurde eine massive Gegenplatte ebenfalls mit durchgehenden Schrauben angebracht. Beim Familiale präsentierte sich die Situation geringfügig anders. Hinten schien mir die Sitzlehne durch die Mittelstütze geschwächt; zudem ist sie breiter. Natürlich sind unsere Kinder inzwischen auch grösser. So ging ich also mit dem grossen Bohrer bewaffnet auf mein Auto los. Im Beckenbereich aussen befestigte ich den Gurt mit einem Gegenstück knapp oberhalb des Kofferraumbodens am Innenkofflügel. Die kurzen Stücke für die Gurtschlösser schraubte ich durch den Kofferraumboden hindurch. Für die Befestigung im Schulterbereich fand ich eine Strebe für die Hutablage. Ich bin mir bewusst, dass vor

allein die obere Befestigung einen Crash mit 150 gegen eine Betonmauer nicht aushalten würde. Aber erstens wäre das ohnehin versch. und zweitens braucht es auch zum Ausreißen der Schrauben einiges an Energie. Also, besser als nichts ist es auf alle Fälle. Für die vorderen Plätze montierte ich die unteren Enden der Gurte am Boden. Allerdings musste ich sie relativ nahe am Sitz befestigen, weil sonst die Klappsitze nicht mehr zusammengelegt werden können. Um die Türpfosten nicht durchbohren zu müssen, löste ich die innere Abdeckung, montierte einen Doppelwinkel

(nein, nicht so , sondern so ,.)

Der Doppelwinkel aus verzinktem Stahl, ca. 4 mm stark, ist gleich breit wie der Spalt im Profil des Türpfostens und gleich hoch, so dass die Befestigungsflasche bündig mit der Innenkante desselben liegt. Dies brachte mir nicht nur Raum für die Schraube, sondern es erlaubte mir auch, den oberen Gurtbefestigungspunkt tiefer anzubringen, so dass ein idealeres Anliegen des Gurtes möglich ist. Dank dieser Massnahme brauchte ich den Rand der Abdeckung nur leicht aufzubiegen, damit das Gurtband darunter Platz fand. Für Festigkeit dieser Befestigungspunkte würde ich sogar die Hand in's Feuer legen, aber es muss ja nicht sein... Für die Klappsitze habe ich keine Gurten montiert. Dies wäre a) nur sehr schwierig zu realisieren, und b) kämen sie immer in den Weg. Aber häufig werden sie ohnehin nicht gebraucht, und da ist es schon ein Gewinn an Sicherheit, wenn die Benutzer derselben nicht plötzlich die Insassen hinter ihnen im Genick haben.



Ich bin überzeugt, dass ich mit der Montage der Sicherheitsgurte die Sicherheit der Insassen wirksam verbessert habe.

- Mitfahrer können bei heftigem Bremsen nicht mehr nach vorne geschleudert werden. Dies gilt besonders für Kinder und unaufmerksame oder schlafende Beifahrer.
- Kinder können nicht während der Fahrt im Auto herumtollen und damit die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Strasse ablenken.

Zum Schluss möchte ich die auf die folgenden Punkte hinweisen:

- Zur Sicherung von Kindern müssen Gurten verwendet werden, welche im Noffall rasch



geöffnet werden können. Zudem müssen sie genügend breit sein, um die auftretenden Kräfte zu verteilen. Aus diesen Gründen ist zum Beispiel ein Spannsatz nicht geeignet.

- Rollgurten sind für den Einbau in die Tractions wenig geeignet, es sei denn, man schweisst am Innenschweller Befestigungspunkte an. Bei festen Gurten hingegen sind die Veränderungen an der Karosserie minimal.

Die absolute Sicherheit gibt es nicht. Wer Gurtstraffer, Kopfstützen und Airbag wünscht, sitzt bei der Traction im falschen Auto. Für mich stand und steht vor allem der Schutz der Kinder im Vordergrund: Gerade beim Familiale können sie sehr weit geschleudert werden, weil sie sich überhaupt nicht an den Vordersitzen festhalten können. Es muss ja nicht unbedingt heißen: „Hier kommt Kurt, einfach Kurt, ohne Helm und ohne Gurt...“

Daniel Eberli

---



*A LA POMPE :*  
*TRACTION*  
*203*  
*403*  
*4CV*  
*DAUPHINE*  
*R8-R10*



*NOUVELLE ADRESSE, LA BOUTIQUE :*  
*STATION50*  
*39 Bd S<sup>t</sup> MARCEL 75013 PARIS FRANCE*  
*TEL (00 33) 01 45 87 07 83 - FAX (00 33) 01 45 87 15 81*  
*e-mail : webmaster@station50.com*  
*www.station50.com*

# TECHNIK

## Das hilfreiche Zyklopenauge Oder: «LEDs make things better»

Winterzeit - dunkle Zeit. Winterzeit - Bastelzeit. Getreu dieser zwei Prämissen und in Erinnerung an den sagenumwobenen, durch frühere Hefte geistern- de "Dr. A.C. Traction" wollte ich meine Légère endlich ins rechte Licht rücken.

### Höhlenforschung der tractionistischen Art

Da ich in der Tiefgarage, in der meine Traction steht, gerade mal knapp die Hand vor den Augen sehen kann, brauchte ich endlich eine anständige Arbeitslampe. Ich hatte in der Vergangenheit etliche Taschenlampen verbraucht, keine hielt sehr lange. Die Batterien waren nach 10 oder 15 Stunden leer und die Glühbirnen mussten auch immer wieder ersetzt werden. Ausserdem fehlte während der Arbeit immer eine Hand – nämlich die, die die Lampe hielt. Irgendwann dämmerte es mir, das ich in dieser Höhle von Tiefgarage nur mit einer Höhlenlampe weiterkommen konnte. Das Licht von der Stirn wäre immer dort, wo man hinschaut, die Hände wären frei. Also flugs ins Sportgeschäft die Auswahl anschauen. Die gängigen Lampen benötigen alle die schweren, zigarettenpackungsgrossen 4.5 V Batterien, die man sich hinten oder vorne am Gummizug um den Kopf schnallen muss. Doch es gibt neuerdings auch einen anderen Typ von Lampe, viel leichter und ohne Glühbirne. Sie funktioniert mit LED, d.h. lichtemittierenden Dioden. Nach eingehendem Studium der Produktebeschreibung entschied ich mich für diese zwar etwas teurere, aber geniale Bergsteigerlampe Marke Petzl, Modell Tikka.

Die Lampe ist genauso scharf wie ihr indischer Name (man erinnere sich ans Hühnergericht). Mit Batterien und Stirnband wiegt sie gerade mal 70 Gramm, was kaum zu spüren ist. Das diffuse, leicht hellbläuliche Licht entströmt 3 weissen LED und reicht ca. 20 Meter weit. Zwar kann man keinen Fokus einstellen, doch das breite Streulicht bietet ein weiteres Blickfeld als die Taschenlampe. Der Clou bei allem ist aber die Langlebigkeit der Dioden: sie haben eine Lebensdauer von bis zu 100.000 kontinuierlichen Stunden, also mehr als 10 Jahre! LED sind klein, leicht, zuverlässig, schnell ansprechend und brauchen sehr wenig Strom (ca. 1/10 einer vergleichbaren Glühbirne). Die normalen Kleinbatterien reichen deshalb für über 150 Stunden.

### Technisch – mythologischer Exkurs

Das Ganze begann mich zu interessieren. Ich wälzte einige Bücher und konsultierte Websites. Das ergab folgendes Bild: Bei der seit Edison praktisch unveränderten Glühbirne wird ein feiner Metallfaden zum Glühen gebracht, wobei mehr Hitze als Licht abgegeben wird. Bei der LED handelt es sich dagegen laut Lexikon um eine „Halbleiterdiode mit einem in Durchlassrichtung betriebenen p-n Übergang solcher Dotierung, dass bei Injektion von Ladungsträgern infolge Rekombination (Licht-) Strahlung abgegeben wird.«

Sind wir dadurch schlauer geworden? Nicht wirklich.... also weitergraben. Anderswo steht: „Unter Lumineszenz versteht man alle Leuchterscheinungen, die nicht auf der hohen Temperatur der leuchtenden Substanz beruhen.“ Gut, aber was ist ein p-n Übergang? N (negativer Pol); phosphorhaltiger Halbleiter (Donor). P (positiver Pol) ; boronhaltiger Halbleiter (Akzeptor). Werden diese beiden mit Strom stimuliert, gehen Elektronen vom Donor zum Akzeptor über, wobei Photonen (Licht) emittiert werden. Bei vertauschten Polen funktioniert es nicht. Überdies fand ich heraus, dass LED Licht auf alle Seiten produzieren, weshalb bei den meisten ein bündelnde Glaslinse vorgebaut ist. Die Farbe der LED (meist rot, gelb, grün oder weiss) hängt vom Halbleitermaterial und der Energie ab, die es braucht, um die Elektronen zu bewegen.

Dies reichte mir fürs erste und ich machte mich mit der neuen Stirnlampe an der Traction zu schaffen machte. Irgendwie fühlte ich mich dabei sagenhaft berührt. Wie war das noch mal mit jenen Riesen aus der griechischen Urzeit, die für ihr Auge auf der Stirn berüchtigt waren? Ach ja, das waren die Zyklopen! Ihre Aufgabe war das Schmieden von Blitzen für Zeus. Die Leuchtkraft meiner Wunderlampe war also quasi mythologisch attestiert. Durch dieses Wissen bestärkt und zu höheren Taten angespornt überlegte ich, ob sich nicht ein weiteres Zyklopendauge bauen liess – nicht ein weisses für meine Stirn, sondern ein rotes für die Rückseite meiner Traction!

### Drittes Bremslicht – auf 6 Volt umgebaut

Heutzutage hat ja fast jedes Auto ein drittes Bremslicht aus LED und es gibt sie auch als Zubehör zu kaufen – allerdings nur für 12 Volt. Doch könnte man so etwas auf 6 Volt umbauen? Dies wäre doch eine Modernisierung im Dienste der Sicherheit, die der Traction keinen Abbruch tut, sagte ich mir. Im Autozubehörladen kaufte ich ein LED Bremslicht, nahm es auseinander und schaute mir die Sache genauer an. Die LED waren in 7 parallelen Gruppen zu je 4 Stück angeordnet, was eine Leiste von 28 LED ergab. In jeder dieser Gruppen befand sich zudem ein 180 Ohm Widerstand. Wenn man das ganze mit 12 Volt betreiben kann, wie sieht dann die Anordnung bei 6 Volt aus? Ich marterte mir das Hirn mit  $R = I \text{ mal } U$  vorwärts und rückwärts, doch ich kam nicht darauf. Wieviel Spannung musste wohl für eine LED eingesetzt werden? Und welcher Widerstand passte dazu?

Schliesslich ging ich mit dem Teil zum Elektronikfachhändler, welcher mir innert Sekunden erklärte, ich müsse je 2 LED in Serie schalten und dabei mit einem 100 Ohm Widerstand versehen. RoteLED hätten ca. 1.6 Volt. Also zuviel, um mit 6 Volt 4 Stück anzusprechen. Ich kaufte also einige dieser Widerstände (je 5 Rp.) und probierte es zuhause sogleich aus. Nur... die Leiterbahnen auf der Platine waren ja alle für den 12V-Betrieb angeordnet. Sollte ich einzelne Bahnen unterbrechen – nein, zu aufwändig. Ich entschloss mich, in jeder Gruppe 2 LED zu entfernen, und die restlichen 2 mit dem neuen Widerstand zu verbinden. Das ergab zwar nur die Hälfte LED (14), aber es lief mit 6 Volt!!

Peter Weber zeigte mir, wo ich mein Gebastel anschliessen musste, so dass es beim Druck aufs Bremspedal reagierte. Die Premiere kam dann beim Süd-Ausflug ins Reusstal. Ich kriegte begeisterte Reaktionen, allen voran von Dani Löhner, der

das ein sehr nützliches und die Sicherheit förderndes Accessoire fand. Da ich mich schon lange bei ihm für die schönen Traction-Ausfahrten zum Pegasus-Jugendheim bedanken wollte, machte sich ein kleines Heinzelmännchen daran, noch eines dieser Bremslichter zu basteln, diesmal mit Dokufotos fürs Heft. Falls ihr es selber ausprobieren wollt, unterstütze ich Euch gerne. Es sollte mit jedem handelsüblichen LED-Bremslicht funktionieren, man muss nur auf die Schaltung der Dioden achten.



Bild 1

Vorher – nachher: oben das umgebaute Bremslicht (6V), unten das Original (12V).



Bild 2

Dasselbe ohne Gehäuse. Wie deutlich zu sehen ist, ersetzen beim Umbau neue Widerstände je 2 von 4 LEDs. Dies war bei den vorgegeben Leiterbahnen die einzige Lösung. Man könnte das sicher noch verfeinern, indem man eine neue Platine enger bestückt und neu verdrahtet.



Bild 3

Nach der Vorlage oben werden unten alle Widerstände und je 2 der in 4er-Gruppen geschalteten Dioden entfernt.



Bild 4

Test am 6 Volt Trafo (es ginge auch mit kleinen Batterien). Trotz der halbierten Di-odenzahl erreicht man immer noch eine gute Leuchtleistung. Vielleicht trägt die ungewöhnlich unterbrochene Anordnung sogar etwas zur Bemerkung durch den nachfolgenden Automobilisten bei?

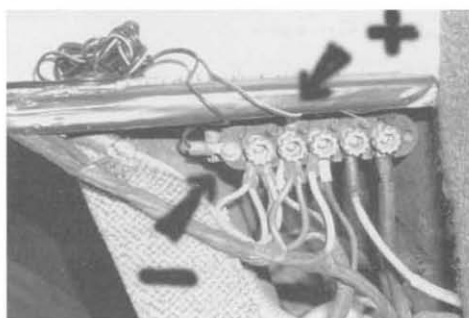


Bild 5

Anschluss des zusätzlichen LED-Bremslichts am Verteiler. Er kommt zum Vorschein, wenn man den Rücksitz entfernt – gerade unter dem rechten Ende der Hutablage. Die Rückscheibe befindet sich links oben vom Bild, links unten gähnt dunkel der Kofferraum. Der Minus-Pol wird mit der Fahrzeugmasse verbunden, der Plus-Pol mit dem Anschluss fürs Bremslicht. Zum Schluss braucht man das Bremslicht nur noch an die Innenseite der Rückscheibe zu kleben, mit Vorteil unten. Die Sichtbehinderung im Rückspiegel ist minimal. Darauf achten, dass die LED waagrecht gegen hinten abstrahlen, damit sie vom nachfolgenden Fahrzeug gesehen werden können.

Auf Eure Reaktionen und Erfahrungen freut sich  
Caspar Türler

# MITGLIEDER

## Citroën 11 BL, 1948 „Quasimodo“

### Manfred Höhener, Lustmühle

Vor einiger Zeit ersichte uns dieses sympathische Schreiben von Manfred Höhener, in der Beilage mit alten Originalfotos seine und „Quasimodos“ Geschichte dokumentiert. Wir möchten Euch diese raren Dokumente aus vergangenen Zeiten nicht vorenthalten!

Manfred Höhener  
Kurfürststr. 10  
9062 LUSTMÜHLE

Februar 2002

Herr  
Hans Georg Koch  
Breiten  
6022 Grosswangen

Beiliegend sende ich Ihnen die gewünschten Angaben über meinen Citroën. Einige Bilder mit Text liegen ebenfalls dabei, für die nächste AUSGABE der Clubzeitschrift. Sofern verwendbar.

mit freundlichen Grüßen

Manfred Höhener

Mein VATER war ein Pionier in Sachen Autofahren man sieht ihn auf dem Bilde 1, in damals schweren Zeiten dann über 20 Jahre später, auf dem Bilde 2 war ich mit 2CV dabei 1962 erwarb ich Wagen Nummer 3, hell-grün die Farbe, eher sollen 1964 umlackiert auf dunkel grün, zu sehen auf dem Bilde Vier Bis 1970 wurde täglich, bei jedem Wetter viel gefahren und leider auch der Rost, begann an allen Ecken fest zu nageln. So wurde QUASIMODO, das ist sein Übername, still gelegt für ein paar Jahre.

In den 80 zigen Jahren wurde restauriert, zu sehen auf dem fünften Bild.

1988 wieder auf hell grün umgespritzt, auf Bild Nr. 6

Seit 1984 wieder, mit Quasimodo unterwegs, da hab ich viele Bilder! Eins davon ist Nr. 7, da bin ich zwar für eine Tour auf den Ferrari um gestiegen.

Manfred Höhener



unferweg mit dem da == 1959 oder 1960

②



# MITGLIEDER

Clément BT BL, 1948 „GUBANKOJ“

Montevideo, Uruguay









# CITROËN TRACTION AVANT CLUB

## MITGLIEDERWESEN

### Adressänderung

Name .....

Vorname ..... Vorname Partner .....

Adresse ..... PLZ / Ort .....

Geburtstag ..... Tel Privat .....

Gültig ab: ..... Tel Geschäft .....

Fahrzeug Typ/Jg: ..... EMail .....

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila

---

### Mitglieder-Werbung

Untenstehend haben wir Werbetalons vorbereitet, die ausgeschnitten, fotokopiert, abgezeichnet etc. und möglichen Interessenten des CTAC zur Anmeldung überreicht bzw. unter den Scheibenwischer geklemmt werden können.



Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club. Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name ..... Vorname .....

Adresse ..... PLZ / Ort .....

Tel Privat ..... Tel Geschäft .....

Bemerkungen .....

Bitte einsenden an: CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

**Der CTAC wünscht allen seinen Mitgliedern und Lesern ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr!**



## **IMPRESSUM**

Herausgeber:

Druck:

Erscheinungsweise:

Auflage:

Abonnement:

Copyright:

CTAC c/o Hans Georg Koch, Breiten, 6022 Grosswangen

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

Fünf bis sechs Ausgaben pro Jahr

420 Exemplare

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen

© Citroën Traction Avant Club Schweiz, Nachdruck nur mit Quellenangabe